



## TEMA II

---

### RESULTADOS DA AÇÃO HUMANA NA MOLDAGEM DE LITORAIS ATUAIS



## CAPÍTULO VII

---

### ANGRA, FUNCHAL E BAÍA. CONTRIBUTO PARA UMA ANÁLISE COMPARATIVA DA GÊNESE DOS NOVOS PORTOS ATLÂNTICOS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS





# ANGRA, FUNCHAL E BAÍA. CONTRIBUTO PARA UMA ANÁLISE COMPARATIVA DA GÊNESE DOS NOVOS PORTOS ATLÂNTICOS DO IMPÉRIO PORTUGUÊS

Ana Catarina Abrantes Garcia<sup>1</sup> (catarinagarcia@gmail.com)

<sup>1</sup> CHAM-FCSH e UA - Centro de História d'Aquém e d'Além Mar- Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores; Avenida de Berna, 26-C, 1069-061 Lisboa; UID/HIS/04666/2013.

## RESUMO

Nos séculos XV-XVI, a expansão marítima portuguesa no Atlântico, em direção a territórios até então desconhecidos, desenvolveu-se a partir de um conjunto inicial de viagens exploratórias, nomeadamente à costa ocidental africana, às ilhas da Macaronésia e ao continente americano. Nas viagens então feitas, a determinação dos locais de assentamento era feita tendo por base os referentes que os exploradores já possuíam relativamente às potencialidades da sua sobrevivência e exploração dessas novas paisagens. Nesse sentido, terrenos que aparentassem ser favoráveis à exploração agrícola, com fontes de água e a possibilidade de neles se vir a desenvolver a função de porto, eram algumas das características inerentes ao olhar interessado dos primeiros exploradores. Tanto nas ilhas atlânticas como em África ou no Brasil foi desde cedo notória a preocupação de se encontrarem locais favoráveis à segura ancoragem dos navios de modo a garantir boa ligação a terra. Para percebermos se terá ou não existido um padrão na classificação dos elementos naturais considerados importantes na avaliação primeira dos lugares escolhidos, teremos de analisar alguns dos denominadores comuns à escolha destes espaços de interface marítimo, nomeadamente a necessidade de existência de bom abrigo e de bons locais de ancoragem. Numa abordagem distinta do que aconteceu na Ásia, onde uma secular dinâmica de navegação e comércio contribuíra para a existência de uma diversidade de cidades portuárias, com estruturas físicas mais ou menos desenvolvidas à data da chegada dos Europeus, a inexistência de estruturas portuárias prévias à chegada de Castelhanos e Portugueses às paisagens do “Novo Mundo” originou que a sua determinação fosse antes feita pela tentativa e erro, processo esse que determinou a emergência de uma nova percepção sobre quais os melhores locais para as ações de carga e descarga e consequente assentamento dos futuros aglomerados urbanos a servir esses portos. A partir deste quadro, e com base em fontes históricas (literatura de viagem e relatos dos cronistas), arqueológicas (terrestres e subaquáticas), geomorfológicas e cartográficas, iremos neste estudo proceder à análise comparativa dos processos de eleição e ocupação costeira dos casos: Angra nos Açores, Funchal na Madeira e Baía no Brasil.

**Palavras Chave** – Atlântico, Portos, Açores, Madeira, Brasil.

## Angra, Funchal and Bahia. Contribution to a comparative analysis of genesis of Portuguese empire new Atlantic ports

## ABSTRACT

The Portuguese maritime expansion in the Atlantic to African west coast, Macaronesia islands and American continent, occurred between 15th – 16th century, was the result of several initial exploratory trips to these unknown territories. During these trips the observation of landscape and selection places of interest was necessarily based on European references of settlement and survival. In this sense, areas who look favorable for farming, with fresh water and good for anchoring were elected to settlement by the explorers. To understand if there was any pattern regarding the classification of natural elements in the original evaluation of the chosen places, it will be analyzed in this work if is there any regularity on the way how places had been elected, such as bays and anchoring areas to ports function. To get this information there is a need to look for common denominators on coastal interface choices, including the identification of good shelters and bays. In a different approach of what happened in Asia, where a century old dynamics of navigation and trade contributed to the diversity of port cities, with more or less developed physical structures at the arrival of the first Europeans, in the “New World” the lack of artificial structures prior to the arrival of Castillian and Portuguese lead them to choose the places by trial and error by loading and unloading movements and consequently choose the best places for settlement of the cities who assist these ports. From this starting point, and based on historical, archaeological (terrestrial and aquatic) geographic and cartographic sources, this study we will be undertaken by comparative analysis about the election processes of coastal occupation of Angra in Azores, Funchal in Madeira and Bahia in Brazil.

**Keywords**– Atlantic, Ports, Azores, Madeira, Brazil.

## INTRODUÇÃO

A expansão marítima europeia da Época Moderna teve como elementos comuns a ligação que várias formações políticas europeias estabeleceram com o mar e a sua determinação de encetar descobertas e conquistas de novas terras com o propósito de as integrar nos seus respetivos domínios. No caso da expansão ultramarina portuguesa, após a descoberta das ilhas da Madeira e dos Açores, começaram aí a ser aplicados os primeiros modelos de povoamento, exploração e de administração (RODRIGUES, 2012, p. 22-24). A decisão de ocupar determinados espaços e não outros conduziu à escolha do tipo de assentamento, apoiado em parte a partir de quadros pré-existentes, mas com certeza também criando de novas realidades ou adaptações necessárias às novas realidades materiais, do clima, relevos, etc. As condições de acesso a terra e a percepção da existência de portos seguros para a entrada e saída de embarcações foram certamente fatores determinantes nas escolhas dos exploradores, muito embora tenhamos de ser cautelosos e críticos sobre as fontes, uma vez que os relatos dos cronistas sobre estes momentos iniciais de contacto tenham sido elaborados em data muito posterior aos acontecimentos.

Já com a chegada ao Índico, tornou-se evidente a necessidade de uma outra abordagem, uma vez que, no continente asiático os Portugueses encontraram sociedades com elevados níveis de urbanização e uma dinâmica secular de navegação e comércio que se materializava já na existência de uma diversidade de cidades portuárias, com estruturas físicas mais ou menos desenvolvidas à data da chegada dos Europeus. Ou seja, na maioria dos casos, os melhores locais para a instalação do porto ou da cidade-porto já se encontrava determinada. Nas cidade-porto da Malásia, os portugueses limitaram-se a utilizar os locais de comércio já existentes, pontos-chave por onde o comércio já circulava, como no caso de Malaca (RUSSELL-WOOD, 1998), um entreposto comercial já importante muito antes da chegada dos portugueses.

O reconhecimento e exploração da costa ocidental africana, das ilhas atlânticas não povoadas

ou do Brasil conduziu a um determinado padrão de observação e reconhecimento da paisagem onde as questões da segurança das embarcações se revelou uma das principais preocupações. Nestas viagens era importante criar pequenas bases onde as principais embarcações da missão de exploração deveriam ficar, normalmente posicionadas em baías protegidas, em pontos facilmente defensáveis e nas proximidades de água potável. A partir dessas bases eram preparadas incursões mais alargadas de reconhecimento ao território, em busca de outros locais abrigados e bons para iniciar nova fixação. Se a prévia ocupação humana ou inexistência dela foram determinantes em cada um dos casos anteriores, onde para os espaços não habitados, como no caso dos Açores e da Madeira, apenas as condições naturais foram decisivas na eleição dos melhores locais de embarque, desembarque e fixação, já no caso do Brasil, esses locais foram condicionados pela presença indígena sendo, neste caso, determinante para a sua escolha a presença de tribos amigáveis ou inimigas.

Neste estudo iremos analisar comparativamente três casos de “novos” portos do Atlântico, estratégicos para o império marítimo português, procurando entender o que mais influenciou na sua determinação como locais para a função de porto e de primeiro assentamento. Em qualquer um dos casos de estudo, não existiam referentes prévios sobre as características destes locais e foi só com base na observação, percepção e uso dos espaços de interface mar-terra que estes se foram definir como elegíveis.

Será, pois, importante verificar a existência ou não de um padrão de reconhecimento tendo em conta os referenciais de valor da época, sabendo de antemão que apesar da observação direta e empírica poder indicar locais favoráveis, apenas a experiência tornava possível aferir onde melhor se poderiam fixar as populações e qual o melhor sítio de porto para aproximação dos navios.

## MATERIAL E MÉTODOS

Os três espaços portuários localizados no Atlântico, Angra, Funchal e Baía, escolhidos como casos de estudo, são dotados de características naturais e marítimas próprias que os transformaram em importantes portos e pontos-chave no suporte

do que veio a ser o império marítimo português. Para este estudo foi efetuada uma abordagem multidisciplinar com base em dados da história, da arqueologia e da geomorfologia. Foram utilizados como fontes primárias alguns relatos históricos contidos em crônicas e literatura de viagens, sobre as primeiras viagens exploratórias aos territórios referidos.

A caracterização geomorfológica das zonas em estudo é importante para compreender os locais, tendo em conta não só os seus fenómenos geológicos como as características oceanográficas, responsáveis tanto pela formação das paisagens, fundos marinhos ou zonas abrigadas da agitação marítima dominante, fatores que podem ter sido determinantes na sua seleção como portos. Ao mesmo tempo, essas informações foram cruzadas com dados recolhidos de cartografia antiga que fossem indiciadores ou que revelassem pormenores importantes sobre o uso do espaço e da sua ocupação. Por fim, os relatos e as descrições dos exploradores foram analisados e comparados procurando-se reconhecer ou não um padrão ou modelo de entendimento que indiciasse os fatores de escolha mais relevantes na tomada de decisão para a seleção dos locais. Para esta análise foram essenciais obras como Saudades da Terra, de Gaspar Frutuoso escrita no final do XVI, Itinerário, de Jan Huygen van Linschoten escrito em 1595, ou História do Brasil, de Frei Vicente do Salvador escrito no século XVII.

Os dados arqueológicos disponíveis para cada um dos casos não são abundantes, tanto em contexto terrestre como subaquático. Contudo, serviram para ajudar a aferir e determinar os limites dos espaços de uso portuário, algumas das suas características e também alguns dos seus problemas, tal como se pode verificar com as ocorrências dos naufrágios. Para cada um dos casos foram analisados estudos arqueológicos nas zonas de fortificação, zonas de varadouros, naufrágios e depósitos de materiais em espaço aquático como, por exemplo, os vestígios de ancoradouros. Todos os dados foram compilados e cartografados de modo a contribuir para uma melhor compreensão dos espaços e da sua evolução.

Em complemento aos dados históricos e arqueológicos estão outros elementos, como a fotografia aérea, cartas geológicas e, sempre que possível, a observação direta da orla costeira, o que

auxiliou à reconstrução e entendimento das paisagens no seu estado ainda não transformado. O tipo de fundos, as características da linha de costa e a orografia de cada porto foram para este trabalho igualmente essenciais para entender a organização de cada sistema portuário.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### *Geomorfologias*

Como ponto de partida para este trabalho foi fundamental conhecer as características da geomorfologia costeira de cada um dos casos de estudo, elementos considerados essenciais ao entendimento do território em que cada um se insere (BLOT, 2003, p.37-41). Os dados geomorfológicos aqui resumidamente apresentados contribuem apenas para o entendimento dos três espaços portuários em estudo e de como estes se inserem na paisagem, não pretendendo ser uma abordagem exaustiva da geomorfologia costeira de cada caso.

As cidades-porto de Angra e Funchal integram os arquipélagos dos Açores e da Madeira, respetivamente. Fazem parte das ilhas da Macaronésia, no qual também se incluem os arquipélagos das Canárias e de Cabo Verde, e localizam-se nas latitudes mais baixas do Atlântico Norte, na sua extremidade oriental. De origem vulcânica, Açores e Madeira têm uma idade que remonta ao período Paleogénico, aproximadamente 65-53 milhões de anos. Devido a esta origem vulcânica, estes arquipélagos caracterizam-se por uma orografia acentuada, de grande altitude, principalmente nas encostas viradas a Norte e a Oeste. Isto resulta em uma das características comuns na paisagem, a formação de arribas escarpadas junto ao mar, que criam linhas de costa muito recortadas, na maioria das vezes intransponíveis. Este tipo de paisagem resulta em parte da ação de diversos agentes de erosão sobre a geologia vulcânica como seja a ondulação, as tempestades ou os ventos fortes que foram alterando a linha de costa de paredes escarpadas.

No caso específico da Madeira, as altitudes desta ilha são relativamente elevadas. Cerca de um terço do território da Madeira encontra-se acima dos 1000 metros de altitude, com 80% da linha de

costa composta de arribas, não havendo nenhuma praia em que a areia seja dominante, apenas algumas enseadas de cascalho rolado miúdo e pedra. No caso dos Açores, mais especificamente na ilha Terceira, a orografia é menos acentuada e escarpada que na ilha da Madeira, havendo mesmo no interior da ilha grandes extensões de terrenos relativamente planos e onde se desenvolveu grande parte da atividade agrícola. Verifica-se, no entanto, o mesmo tipo de ocorrência que na Madeira, com encostas viradas a Norte e a Oeste bastante escarpadas e de quase nenhuma acessibilidade costeira, também elas resultantes da erosão sobre a geologia vulcânica. Já na costa Sul e Este destas ilhas podemos encontrar um relevo menos acentuado. Isto deve-se ao facto a agitação marítima nestes quadrantes ser menor; logo, o desmantelamento costeiro é menos rápido, propiciando o desenvolvimento de uma costa mais recortada com a formação de enseadas baías protegidas e, nalguns casos, zonas de areal (MITCHELL-THOMÉ, 1976, p.66; ZBYSZEWSKI, 1971).

Outra das características da orla costeira insular é o facto de esta ser relativamente desabrigada pela pouca quantidade de elementos protetores, como ilhéus ou recifes junto à linha de costa, elementos que funcionem como barreiras de proteção embora, ao mesmo tempo, possam igualmente funcionar como armadilhas para a navegação à vela. Apesar desta característica geral, podemos assinalar alguns elementos geológicos como formações vulcânicas extintas que, ligadas a terra por tómbolos, acabam por definir a forma de baías abrigadas do quadrante Norte e Noroeste, de onde provém a agitação marítima mais energética. Temos como exemplo disto as baías de Angra, da Horta ou das Velas, localizadas nas ilhas dos Açores e também, no Arquipélago da Madeira, em Machico, no Funchal ou em Câmara de Lobos.

Tanto na ilha da Madeira como na ilha Terceira verificamos que as cidades mais importantes se desenvolveram a partir dos portos e que por isso se localizam naturalmente a sul. Esta localização é transversal à quase totalidade das ilhas atlânticas pois encontra-se neste quadrante o melhor abrigo dos ventos dominantes e da ondulação, provindos geralmente de Norte e de Oeste. Os sistemas portuários insulares compõem-se de pequenos portos localizados precisamente em acessos possíveis ao

mar, calhetas, portinhos, angras pequenas ou embarcadouros que, relacionados com o porto principal, vão garantir ligações e abastecimentos às zonas de difícil acesso nas próprias ilhas (OLIVEIRA, 2012, p.11-15.)

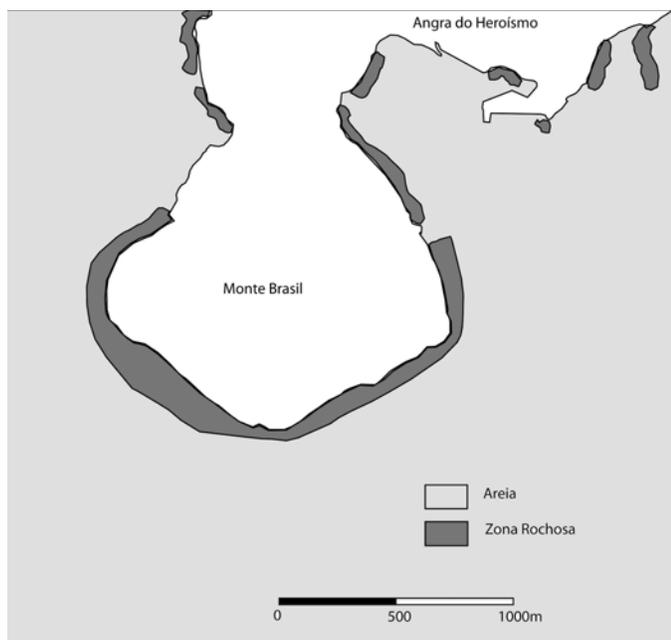
Nas ilhas, a ausência de estuários protegidos faz com que os portos de abrigo sejam vulneráveis a tempestades que possam surgir dos quadrantes virados, na sua grande maioria, a sul. Apesar de não serem tão frequentes, as tempestades de sul têm sido ao longo da história assinaladas pelo nível de destruição que muitas vezes deixam, como se verifica no caso de Angra, com mais de 80 naufrágios históricos registados.

Já no Brasil, um caso continental localizado na América do Sul, encontramos uma abordagem distinta das ilhas, pela sua dimensão espacial muito superior, com diversas zonas com enseada e grandes estuários naturais possibilitando a existência de grandes áreas de fixação humana e de proteção portuária. A Baía de Todos os Santos, também aqui em análise, é formada por uma grande baía apelidada de Recôncavo, com uma área total de 1233 km<sup>2</sup>, sendo a segunda maior baía do Brasil. Em termos geológicos, a região deriva da atividade tectônica de rifteamento, que levou à separação da América do Sul da África (DOMINGUEZ e BETTENCOURT, 2009, 25-69), resultando num afloramento rochoso de tipo sedimentar com origem num fenómeno ocorrido acerca de 145 milhões de anos, de deposição de arenitos e conglomerados do Cretáceo Inferior. A baía posiciona-se na zona rebaixada do rift, delimitada pelas falhas geológicas de Salvador e de Maragojipe (SILVA, 2009, p.34). Penetrando cerca de 80 km adentro no continente, o Recôncavo possui uma linha de costa de aproximadamente 300 km, denominada já pelos índios Tupinambás de Kirimurê, cujo significado é “grande mar interior” (MAGALHÃES, 2000, p. 19).

Os principais limites desta baía encontram-se entre o Porto da Barra, mais a norte, em Salvador e a Ponta do Garcês mais a sul, já em Jaguaripe. A borda leste da baía onde se veio a implantar a cidade de Salvador é caracterizada por uma escarpa tectônica retilínea e íngreme que faz parte de um antigo bordo cristalino de fossa tectônica costeira e por uma enseada de cotas mais baixas, que vão até ao mar, formando a zona de interface onde se veio



cachopos e bancos de areia, e firmam nele as âncoras tão seguramente que nunca arrastam e só quebrando desamparam o navio” (CORDEIRO, 1981, p. 269).



**Figura 3.** Porto de Angra. Açores. Definição das zonas rochosas e das zonas de fundo arenoso. Mapa Ana Catarina Garcia.

Como ilhas oceânicas, tanto nos Açores como O principal ancoradouro do porto de Angra estava assim destinado aos navios de maior tonelagem, como naus, galeões, fragatas, entre outros. Já na restante área da baía maioritariamente composta por fundos de areia ou mistos, com profundidades que não ultrapassam os 30 metros de profundidade, estava destinada ao uso de embarcações mais pequenas.

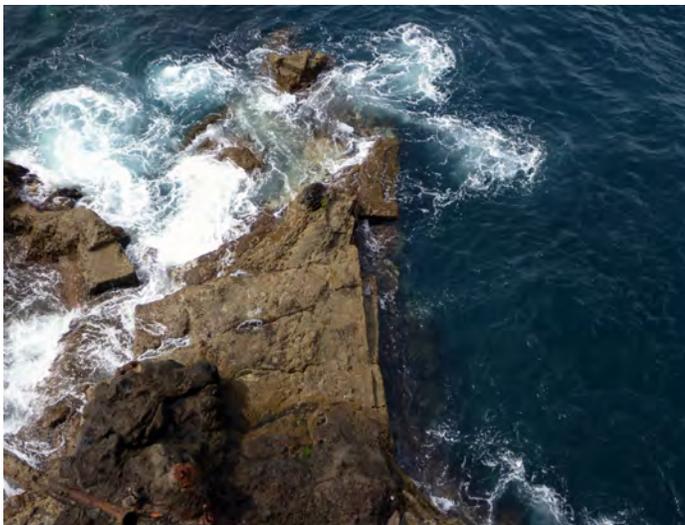
No caso da baía do Funchal, temos uma configuração dos fundos diferente da que ocorre em Angra, com uma baía muito mais aberta e extensa que se caracteriza maioritariamente por fundos de areia. Não se verifica na paisagem desta baía nenhum elemento geológico equivalente ao de Angra que proporcione tão boa proteção aos navios que aí se queiram abrigar. Contudo, a interação entre a constituição geológica e os fatores oceanográficos que deram lugar à Ponta da Cruz a Oeste e a Ponta do Garajau a Este formaram uma grande enseada onde se veio a desenvolver o porto do Funchal considerado para este estudo ente o forte de S. José e o forte de S. Tiago. Deste modo, destaca-se a zona Oeste da baía do Funchal, onde se localizavam os

dois afloramentos rochosos do ilhéu da Pontinha e o ilhéu Grande. Este foi o local escolhido, numa fase inicial do povoamento, como o mais protegido, já que garantia algum abrigo da onda dominante do quadrante Norte e estava relativamente protegido das agitações de Oeste e Este. Esta característica fez com que os primeiros exploradores da ilha o elegessem como a zona mais protegida da baía, sendo referido nas fontes como o ancoradouro mais antigo do porto e “[...] onde abrigando os navios aos ilhéus que no cabo deste lugar estão, por haver ali formosa enseada, determinou fazer sua morada em terra, de madeira [...]” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 31). Cedo o poder local percebeu a necessidade de assentamento nesta zona e de aproveitamento destes dois elementos naturais para aí fazer edificar estruturas defensivas e melhorar o abrigo dos navios. Sobre os dois afloramentos do ilhéu da Pontinha e do ilhéu Grande foram então edificados dois fortes, o Forte da Pontinha ou de Nossa Senhora da Conceição e o Forte de S. José<sup>2</sup> e criadas estruturas de embarque e amarradouros, referidas em algumas fontes, como as descrições de Paulo Dias de Almeida: “Ponta por onde se desembarca e embarca muito bem, por haver uma escada na rocha e ser abrigado.” (CARITA, 1982, p. 94). Também Manuel Pimentel na sua obra *Arte de Navegar* refere a respeito desta zona do porto do Funchal: “[...] do Funchal cabeça da ilha, que tem hum ilheo na ponta de Oeste, onde há huma fortaleza para defença do porto. Surge-se em 15 braças, e os navios se amarrão ao ilheo com proizes, e entre ele, e a terra há trez pedras descobertas.” (Pimentel, p. 226). (Figura 4)

Apesar da zona de proteção da Pontinha, como era apelidada, o aumento do movimento de navios no porto do Funchal ao longo dos séc. XVI e XVII fez deste local um espaço insuficiente para proteger todas as embarcações. Assim sendo, os grandes navios que aportavam o Funchal para carregar mercadorias, principalmente açúcar e vinho, acabavam por ter de ancorar em frente à cidade em zonas de maior profundidade, com batimetrias de cerca de 30 metros de profundidade em fundos de areia ou mistos. Esta zona acabava por dar a

<sup>2</sup> Mais tarde, já no séc. XIX, estes dois elementos vieram a ser ligados entre si dando a base estrutural para o atual molhe de proteção do porto.

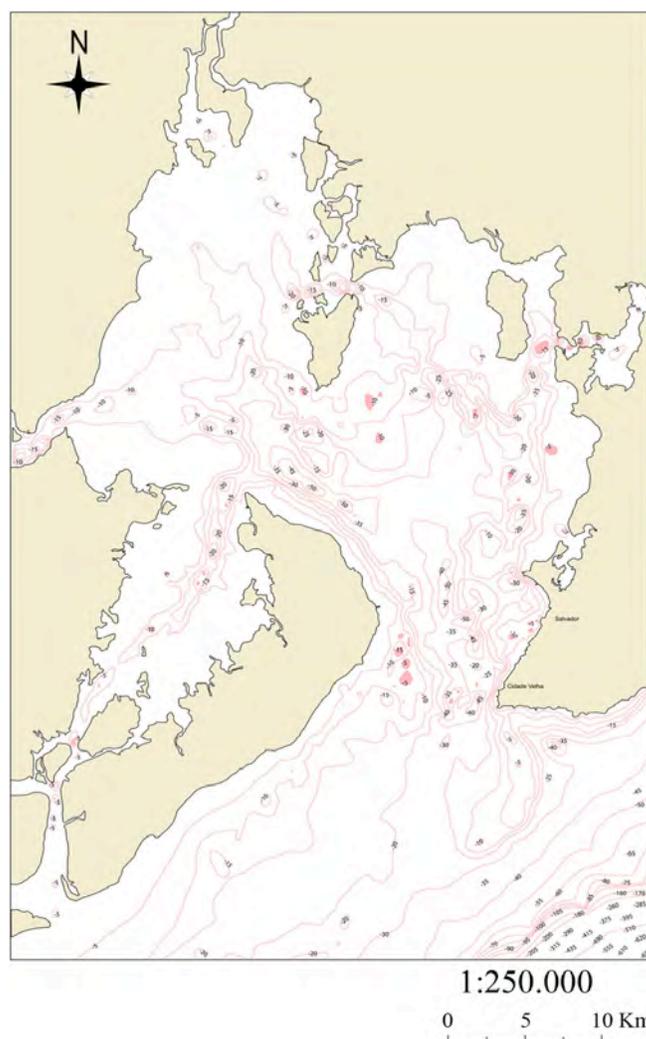
segurança necessária às ações de carga e descarga, que eram feitas pelo intermédio de botes que se encontravam varados na extensa praia de seixos rolados ao serviço do porto, permitindo também largar as âncoras com facilidade em caso de perigo.



**Figura 4.** Vestígios do cais talhado na rocha no lado Oeste do Forte de S. José. Funchal. Foto Ana Catarina Garcia.

No caso de Salvador da Baía, a baixa topografia da bacia do Recôncavo resulta da descarga das linhas hidrográficas continentais que ao longo do tempo foram transportando sedimentos que se espalharam e deram origem à formação de rochas sedimentares. Numa fase posterior decorreram novos fenómenos de deposição que voltaram a cobrir a zona formando novas camadas de rocha sedimentar. Por sua vez, a ação erosiva sobre as rochas sedimentares do Recôncavo deu origem a zonas de relevo negativo. Desta formação resultaram fundos no Recôncavo essencialmente mistos, compostos por rochas sedimentares, assim se tendo formado algumas zonas de recifes e zonas de areia que atingem uma profundidade média que varia entre os 9,8 metros e os 42 metros de profundidade. (Figura 5).

O canal de Salvador, a designação atual da área onde inicialmente se estabeleceu o porto da Baía, é uma zona abrigada que permite uma boa proteção dos ventos de Norte e de Este. Os acessos a terra foram facilitados pelos extensos areais que permitiam boas zonas de varagem às pequenas embarcações.



**Figura 5.** Baía de Todos os Santos. Brasil. Batimetria do Fundo. Mapa Ana Catarina Garcia.

### *Perceções empíricas sobre as potencialidades das paisagens não transformadas para serem espaços portuários*

No centro da problemática em análise estão as perceções dos primeiros exploradores sobre a paisagem e o que terá levado à eleição de determinados locais como porto. Será importante identificar nesta abordagem o que atraiu os primeiros povoadores e porquê, quais as características da paisagem não transformadas que lhes pareceram mais adequadas para exploração e fixação dos primeiros aglomerados urbanos e como essa escolha foi favorável ao funcionamento do porto.

Com as viagens iniciais exploratórias, o mar transformou-se numa nova fronteira que precisava de ser reconhecida. Apesar da mundivisão europeia nos inícios do séc. XV ser ainda de cariz medieval,

as novidades que iam chegando sobre as novas terras que se estavam a descobrir despertou em muitos curiosidade, fantasia, medo, mas também a vontade de arriscar em projetos ultramarinos. Gaspar Frutuoso testemunha a respeito de vontade da descoberta do mar desconhecido e de se alargarem os horizontes: “[...] e com conselho dos cosmógrafos e homens peritos e experimentados na navegação, desejando estender e alargar os reinos paternos com novas conquistas e descobrimentos veio a concluir que se podia navegar de Portugal à Índia Oriental pela parte do meio dia, e desejando saber por experiência o que alcançava por arte, armou à sua custa certos navios e mandou com eles gente a descobrir naquela navegação, e em diversas vezes veio a ter notícia de grande parte daquela costa da terra firme e de algumas ilhas no mar Atlântico.” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 6). Explorar novos territórios obrigou a dar resposta a desafios até então desconhecidos como, por exemplo, a chegada ao Brasil e o contacto com as populações indígenas ou ainda a ultrapassar o obstáculo do denso coberto vegetal da ilha da Madeira. Refere a este respeito Gaspar Frutuoso, a propósito da descoberta da ilha do Porto Santo “[...] vendo a disposição e sítio dela, e mais não ser povoada de tão fera gente como, naquele tempo, eram as ilhas Canárias, de que já tinham notícia” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 9).

Apesar de todos os desafios, o maior e mais sensível iniciava-se em meio aquático, com a necessidade de navegar em segurança e de dar às embarcações lugares seguros, uma vez que era através das embarcações que se estabeleciam os contactos com terra e se garantia também o regresso a casa. Nas primeiras abordagens às ilhas atlânticas, tanto a da Madeira como as dos Açores, foi experimentada pela primeira vez a navegação sem terra à vista. Na crónica de Gaspar Frutuoso sobre as viagens de João de Barros relata-se: “E como os marinheiros naquele tempo não eram costumados a se engolfar tanto no pego do mar e toda sua navegação era por sangraduras, sempre à vista de terra, e segundo lhes parecia eram mui afastados da costa deste regno [...]” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 8). Verifica-se nos testemunhos a necessidade de, durante o alcance destas ilhas não habitadas, garantir no imediato “um porto seguro”, como nos descreve uma vez mais Frutuoso: “[...] segundo o regimento

do Infante, não os desviou de sua boa fortuna, descobrindo a ilha que agora chamamos do Porto Santo, o qual nome lhe eles, puseram porque os seguiu do perigo que nos dias da fortuna que passaram.” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 8-9).

Apesar das fontes de que dispomos serem escassas relativamente aos primeiros relatos, baseamos esta análise nas obras de cronistas da época e navegantes que deram testemunho da sua visão sobre as paisagens avistadas em primeiro lugar das embarcações, onde se encontravam os observadores, e só depois diretamente em resultado da exploração terrestre. No caso dos Açores e da Madeira, os registos históricos indicam que as primeiras viagens exploratórias ao longo da costa das ilhas foram realizadas essencialmente durante o período de verão, com tempo bom e mar calmo, garantindo aos exploradores boas condições de navegação e mais segurança, factos que a análise meteorológica pode confirmar uma vez que os períodos de inverno são de extrema dificuldade para a navegação nestas ilhas, especialmente tratando-se de embarcações à vela em zonas sujeitas a ventos e forte agitação marítima. O facto de estas viagens terem ocorrido durante o período do Verão pode ter contribuído de algum modo para criar a ilusão quanto às boas condições de alguns lugares. Só assim se explica o facto de se ter considerado algumas baías da costa Norte da ilha Terceira como primeiros lugares de assentamento.

As narrativas de Gaspar Frutuoso relacionadas com a primeira exploração da ilha da Madeira indicam que o primeiro contato com a paisagem insular, realizada pelo capitão João Gonçalves Zarco em 1419, terá ocorrido na zona de Machico, percorrendo a costa de Este para Sudoeste, tendo seguido até ao Cabo Girão na costa Sul. Os exploradores fizeram o reconhecimento do território avaliando cuidadosamente o terreno procurando precaver eventuais perigos e buscando a identificação de referenciais que já possuíam<sup>3</sup>, como linhas de água ou a presença de animais que já conhecessem no contexto continental, como se pode verificar nesta anotação sobre a ilha da Madeira: “Ali mandou o capitão seu amigo

<sup>3</sup> Podemos verificar nestes relatos como a verificação da existência de animais perigosos era também uma das preocupações e como a total ausência de referentes prévios era motivo para redobrar os cuidados nos reconhecimentos.

Gonçalo Aires que saísse em terra nesta ribeira, com certos companheiros e andassem pela terra algum espaço ver se havia nela alguns animais, ou bichos, ou serpentes e cobras venenosas, e não se afastassem da corrente da água para se saber tornar aos batéis, que no mar deixava”. (FRUTUOSO, 2005, Vol. II, p. 19). Neste caso, a exploração iniciou-se a partir de um local seguro e tranquilo, na baía protegida de Machico, onde foram deixados os navios principais da expedição e parte da tripulação como garante de uma base segura aonde regressar. A missão exploratória da costa era composta por pequenas embarcações com homens, comida e água. A atenção permanente depreende-se pelos testemunhos que indicam a cautela com o não afastamento dos navios principais de modo a garantir sempre o regresso aos navios “base”, não pondo em risco a sua sobrevivência: “Deste lugar de Câmara de Lobos não passaram mais para baixo, assim porque lhe ficavam os navios longe, como porque daqui não puderam ver bem para baixo a costa com muito arvoredo” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 19).

Um dos objetivos dos exploradores foi identificar detalhes que fornecessem referentes e alertas para um futuro regresso ao local. Foram assim assinalados aspetos como a localização e tipos de cursos de água, com momentos de degustação de diferentes qualidades de água doce, descrevendo e dando nomes às baías e enseadas de acordo com as suas características naturais. Também o tipo de coberto vegetal é descrito, principalmente o tipo de árvores existentes e ainda a verificação de como era o acesso a terra, se era ou não plana: “[...] e chegando com muito prazer, acharam com muito maior os que neles ficaram, pelos verem tão contentes e satisfeitos da fertilidade, frescura e bondade, que lhe contavam do sítio da ilha e portos que deixavam descobertos [...]” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p.19). (Figura 6)

A funcionalidade portuária merece igualmente atenção em questões relacionadas com a praticabilidade do uso dos espaços pelas embarcações. São atribuídos pela primeira vez topónimos, muitos relacionados com o termo porto, como “Porto do Seixo”, e definidos bons locais de desembarcadouro. Este exemplo, em concreto, deve-se à presença de uma nascente de água por baixo de uma pedra de seixo rolado de grandes dimensões: “[...] desejosos de saber a terra, desembarcaram

entre os penedos, fazendo ali à mão um desembarcadouro, a que o capitão pôs o nome de calheta.” (FRUTUOSO, Vol. II, 2005, p. 33). Evidenciam também estes relatos que a atribuição desses topónimos segue um primeiro impulso empírico sobre o que se observa e o que mais se destaca ou que lhes é mais evidente, como no caso do litotopónimo “Seixo” em que as características do local onde existia a nascente de água foi o elemento que mais se evidenciou.



Viagem exploratória a partir de uma base (Machico)  
 Regresso à base

**Figura 6.** Reconstituição de itinerário de viagem exploratória da ilha da Madeira com base na obra de Gaspar Frutuoso, Saudade da Terra. (FRUTUOSO, 2005, Vol. II). Mapa Ana Catarina Garcia.

Da exploração da costa Sul da ilha da Madeira o local que veio a ser mais evidente foi o Funchal já que a sua baía se destacava das demais pela sua dimensão. Foi considerado relevante, relativamente ao uso da baía pelas embarcações, assinalar o limite Oeste onde se encontravam dois ilhéus que proporcionavam boa proteção para os navios, formando uma enseada calma e um bom acesso a terra. Desta apreciação vem a verificação in loco de como o lugar era bom para o abrigo das embarcações em caso de vento forte do quadrante Oeste. Na sequência da eleição deste local pelos primeiros observadores e utilizadores da ilha, dá-se início ao seu povoamento e urbanização, erguendo-se aí as primeiras casas e igrejas, motivados pela boa conjugação das suas condições de porto, boa

orografia para a construção de casas e início de exploração agricultura principalmente da cana de açúcar, assim como veio a ocorrer no Brasil, na Baía.

O uso regular desta zona pelas embarcações justificou a edificação mais tarde das estruturas defensivas nos ilhéus do Forte de S. José<sup>4</sup> e da fortaleza do Ilhéu de Nossa Senhora da Conceição (CARITA, 1998, p. 384), tendo permanecido como a melhor zona de resguardo em caso de perigo, quer se tratasse de embarcações inimigas ou de intempéries<sup>5</sup>. Estudos arqueológicos realizados no forte de São José dão conta de uma incipiente escadaria e um pequeno cais como ponto de amarração que serviria precisamente para a abordagem a terra dos pequenos botes que faziam a ligação entre as grandes embarcações e terra. (Figura 7). Mais tardiamente, após a fase inicial de povoamento, com o incremento da exportação do açúcar e do vinho houve necessidade de criar um sistema eficaz para a carga e descarga das mercadorias (PHILP, SOUSA, NUNES, 2013, p. 9-34). Para este efeito foi instalado na extensa praia de calhau rolado, a partir de 1600, um sistema de cabrestante para ajudar na varagem dos botes nas ações de carga e descarga (SILVA; MENESES; SERRÃO, 1984, Vol. I, pp. 352-353).

**120**



**Figura 7.** Forte da Pontinha ou de Nossa Senhora da Conceição. Na imagem percebe-se como a estrutura do forte foi assente em cima do afloramento rochoso. Funchal. Foto Ana Catarina Garcia.

Nas descrições da exploração da ilha Terceira encontramos paralelos no modelo de reconhecimento do território e na tipologia dos registos, muito idênticas às efetuadas sobre a ilha Madeira. Gaspar Frutuoso refere quanto ao reconhecimento da ilha Terceira que o este se iniciou pela costa norte da ilha “que fora primeiro descoberta pela banda do Norte onde chamam as Quatro Ribeiras “[...] mas não curaram os descobridores de viver ali por ser terra muito fragosa e de ruim porto e rodeando a terra pela costa, acharam outro melhor em uma angra mui fermosa da parte do sul, onde começaram a fazer outra povoação” (FRUTUOSO, Vol. VI, 2005, p. 5). O facto de o reconhecimento da ilha ter ocorrido primeiro pela costa Norte poderá ser um indicador de que os exploradores, não conhecendo a ilha, terão primeiro experimentado esta zona pela boa configuração das terras para o cultivo e também por razões ligadas à navegação, tenha este sido o primeiro local avistado. Neste caso, parece evidente que rapidamente se reconheceu o perigo para a ancoragem nesta zona devido à natureza dos fundos além da sua grande exposição às intempéries durante o Inverno, algo só verificável com a permanência na ilha para além da época de Verão.

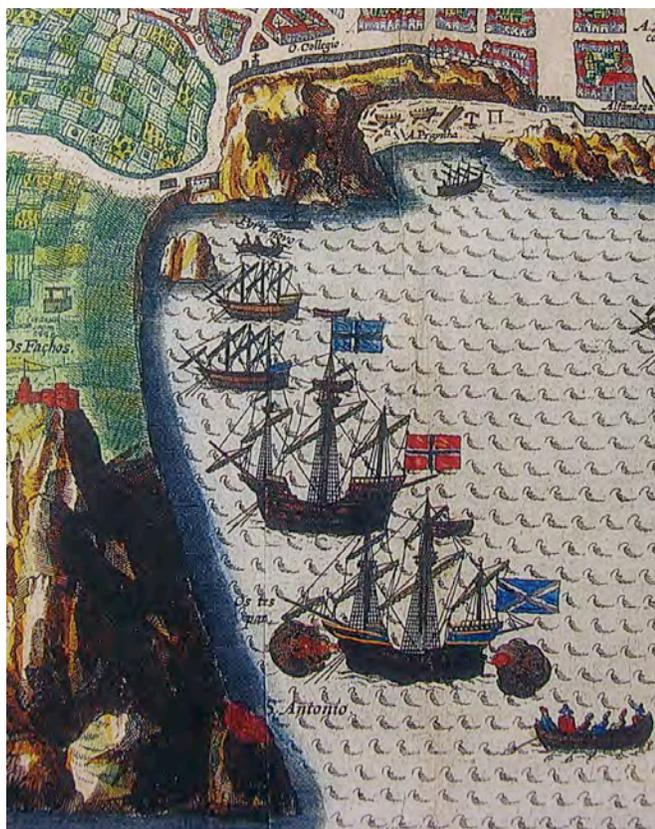
As primeiras experiências de povoamento na ilha Terceira terão ocorrido no sentido Norte - Este, dos Biscoitos para as Quatro Ribeiras, e só depois para a Praia, que recebeu este topónimo devido ao seu extenso areal<sup>6</sup> (GREGÓRIO, 2007). O estabelecimento nesta baía vem satisfazer a necessidade de criar uma zona de escoamento do trigo que se começou a produzir em maior escala nesta zona da ilha, justificando assim as tentativas de se estabelecer a função de porto na Praia. Contudo, a continuação da verificação das potencialidades da costa pela costa Sul da ilha Terceira acabou por conduzir ao local que foi apelidado de Angra<sup>7</sup> e onde se fixou o principal porto e cidade.

<sup>4</sup> Também apelidado de forte da Pontinha.

<sup>5</sup> Diogo Cabral solicita em 1553 que seja edificada no ilhéu uma fortaleza, contudo esta só foi edificada durante o Governo do provedor da fazenda Bartolomeu Vasconcelos, com início registado em 1654 e o seu término em 1656 (CARITA, 1998, p. 404).

<sup>6</sup> Mais uma vez se verifica a incidência da atribuição de geotopónimos relativos às características naturais mais evidentes da paisagem.

<sup>7</sup> Angra é mais um caso de um geotopónimo que lhe confere a sua principal característica - baía protegida - e que rapidamente ganhou destaque das demais zonas da ilha.



**Figura 8.** Pormenor da carta de Linschoten sobre o ancoradouro de Angra. J. H. van. Linschoten, Itinerário, viagem ou navegação para as Índias orientais ou portuguesas. Edição de POS, A. e LOUREIRO, R., Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997.

Linschoten reconhecendo esta atribuição refere, na sua obra de 1595, Itinerário, que Angra “[...] é como uma boca aberta ou meia-lua, a que os portugueses dão o nome de angra, de onde a cidade toma o seu nome [...]” (LINSCHOTEN, 1997, p. 337). Deste modo, como o próprio nome indica, o que de mais natural tinha este local era a sua essência de porto.

Os diversos testemunhos arqueológicos que esta baía apresenta confirmam a intensa atividade que o porto teve nos primórdios da expansão portuguesa. No local que serviu de principal ancoradouro entre os sécs. XVI-XVII<sup>8</sup> é ainda possível ver as mais de 40 âncoras em ferro de diversas tipologias e tamanhos, observáveis sob o leito marinho entre as cotas dos -18 até -40. De igual modo, os inúmeros naufrágios identificados no interior da baía são um evidente testemunho do intenso uso deste porto, bem

<sup>8</sup> Este local denominado de “Cemitério das Âncoras” é hoje um parque arqueológico visitável, uma das atrações turísticas desta região (CHOUZENOUX, 2011).

como dos seus perigos<sup>9</sup>. (Figura 8)

Uma das características geomorfológicas mais importantes de Angra está relacionada com as suas boas condições naturais de defesa, pois encontra-se circundada por elevados promontórios associados com o Monte Brasil<sup>10</sup>. As altas arribas ocupam quase toda a baía, que alternando com pequenas enseadas proporcionaram bons pontos de vigia e de defesa da costa. Linschoten refere a este respeito que: “é uma terra alta e rochosa, verdadeiramente inexpugnável, pois em volta parece toda cercada, e onde existe uma pequena praia logo se acha uma boa fortaleza.” (LINSCHOTEN, 1997, p. 337). (Figura 9)

Relativamente à Baía, verifica-se relativamente à atribuição dos geotopónimos que se mantém o mesmo padrão verificado nas ilhas Atlânticas dos Açores e da Madeira. Na génese do porto de Salvador, verificamos que o nome bahía é atribuído também neste caso pela principal característica geográfica do local, como justificou frei Vicente do Salvador: “Toma esta capitania o nome de Baía por ter uma tão grande, por antonomásia e excelência se levanta com o nome comum, e apropriando-se a si se chama a bahia, e com razão porque tem maior recôncavo, mais ilhas e rios dentro de si” (VICENTE, 1889, p. 43). Já o topónimo De Todos os Santos é justificado pela data de chegada dos navios à região, dia 1 de novembro.

No caso do Brasil, Porto Seguro foi o primeiro local assinalado neste vasto território tendo-lhe sido atribuído o topónimo de porto reforçado com o termo seguro, sinal de bom abrigo e de garante de segurança para as embarcações. Frei Vicente refere-se a esta exploração inicial da costa nos seguintes termos: “foi a costeando alguns dias com tormenta the chegar a hum porto seguro, do qual a terra visinha ficou com o mesmo nome [...] mandou primeiro hum batel com alguns a descobrir campo, e derão novas de muitos gentios, que virão”

<sup>9</sup> Os referentes historiográficos dão conta de mais de cerca de 80 referências, mas os testemunhos arqueológicos identificados revelam 13 sítios identificados, maioritariamente localizados junto à costa, (MONTEIRO, 2000, p. 497-524).

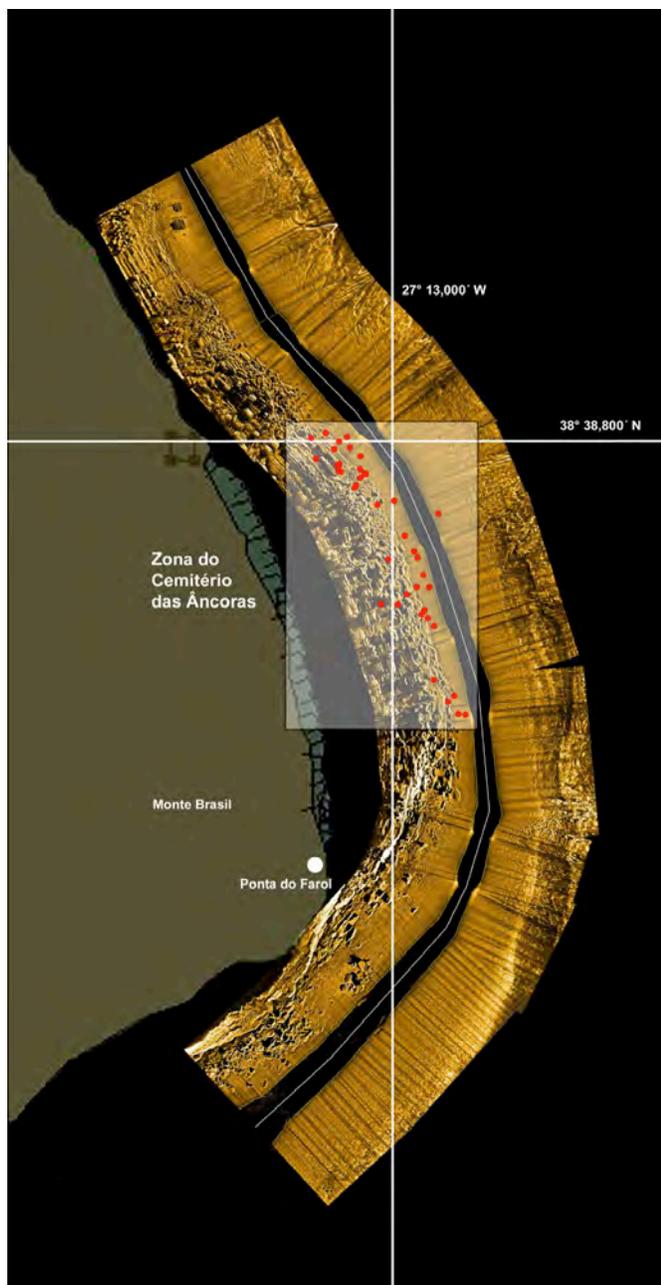
<sup>10</sup> Este porto estratégico para o Império Português foi essencialmente um porto de escala e apoio à navegação das rotas portuguesas, onde se prestava assistência à navegação no Atlântico tanto das rotas orientais como ocidentais.

(VICENTE, 1889, p.35). Vemos aqui o mesmo tipo de abordagem da que era descrita para as ilhas Atlânticas, contudo a presença indígena condiciona os desembarques obrigando a uma maior cautela quanto à exploração terrestre.

segunda viagem exploratória entre 1527 e 1528: “[...] que neste descobrimento trabalhou com notável proveito sobre a clareza da navegação desta Costa, continuando com seus padrões conforme o regimento que trazia [...]” (ABREU, 1930, p. 23).

No que diz respeito às condições em que decorreram as etapas iniciais da fixação dos Europeus no Brasil, importa sublinhar que, ao contrário do que sucedeu nas ilhas dos Açores e Madeira, a presença indígena foi um fator importante a ter em conta, algo que também se verificou em espaços insulares, como as Canárias ou as Caraíbas. Nestes casos, a exploração terrestre não pôde ser imediata como nas ilhas não povoadas, tendo obrigado à atenta observação dos comportamentos dos diferentes grupos e à tentativa de estabelecimento de relações pacíficas, quando possível, o que condicionou a escolha de locais que, à primeira vista poderiam parecer bons para a fixação dadas as suas boas características geográficas (COUTO, 1997). As viagens exploratórias ao interior do território foram proporcionando informação sobre a aparente fertilidade da terra, existência de água ou de outros produtos que se considerassem com valor como a madeira por exemplo, o pau brasil ou os metais preciosos como ouro e prata. Nos seus relatos, Cristovão Jacques descreve, a propósito da exploração que fez em 1526 ao rio Paraguaçu, um dos que desagua na baía de Todos os Santos: “Disse que na terra em que eles estão não há cousa de proveito e que seguiu sua costa outras 350 leguas, que são as 700 ditas, e que achou um rio de agua doce, maravilhoso, de largura de quatorze léguas, e que subiu pelo rio doze léguas, e viu mui formosos campos em todas as partes, e que surgiu ali e tomou língua de terra, e que lhe disseram que aquelle rio não sabia de onde vinha senão que era de mui longe e que mais arriba acharia outra gente que eram seus inimigos, que tinham daquelas cousas que elle lhe mostrava, que eram ouro e prata e cobre [...]” (ABREU, 1930, pp. 17-18).

Nestas circunstâncias, mesmo que se observassem boas baías para desembarque ou assentamento, estas nem sempre eram de imediato exploradas, como aconteceu nos Açores ou na Madeira, o que não significa que não fossem tomadas por via da força, caso se considerasse interesse nelas. Refere a este respeito frei Vicente



**Figura 9.** Levantamento de Carta Arqueológica Subaquática dos Açores. Zona da baía de Angra – Cemitério das Âncoras. Posicionamento das âncoras com sobreposição de leitura de sonar de varredura lateral mostra a tipologia do fundo. Autor Fundação Rebikof Niggeler-Direcção Regional da Cultura dos Açores.

A hipótese na existência de um padrão poderá de algum modo ser levantada pela repetição dos termos e métodos usados na abordagem exploratória, como refere Cristovão Jacques na sua

do Salvador sobre os conflitos tidos com a população local e a ameaça que isso significava para a sobrevivência dos portugueses: “[...] pelas muitas guerras que os moradores tiveram com os gentios, e franceses que entre eles andavam, e por mar em canoas lhe vinham dar muitos assaltos e por muitas vezes os tiveram cercados [...]” (VICENTE, 1889, p. 37). Nas descrições de Pero de Magalhães, assinala-se esta limitação e de como numa fase inicial esta condicionou a vontade de ir um pouco mais além no território: “Esta costa do Brasil está pera a parte do occidente, corre-se Norte e Sul. Da primeira povoação até derradeira ha trezentas e cinco legoas. São oito Capitánias, todas têm portos mui seguros onde podem entrar quaesquer naos por grandes que sejam. Não ha pela terra de povoações de portuguezes por causa dos indios que não no consentem e tambem pelo socorro e tratos do Reino lhes he necessario estarem junto ao mar pera terem comunicação de mercadorias. E por este jeito vivem todos junto da costa” (GANDAVO, 1938, p. 31).

Nas viagens exploratórias feitas entre 1501 e 1504, Vespúcio refere-se a zona da Baía como porto devido à configuração do espaço: “Achamos um porto, que chamamos a baía de Todos os Santos...” (CALMON, 1949, p.16; NAVARRETE, 1923, p.124). Não terá sido igualmente indiferente aos navegadores a diversidade de enseadas, linhas de água, coberto vegetal e extensas terras que aos olhos dos exploradores serviriam como zonas de exploração agrícola, como assinala o diário de navegação Pero Lopes de Sousa relativamente à Baía: “[...] faz uma restinga d’areia, e a logares pedra: entre ela e a ponta podem entrar náus; no mais baixo da dita restinga há braça e meia[...]” (CASTRO, 1940, p.155-156) dando indicações precisas sobre a boa capacidade para as manobras dos navios na zona onde veio a posicionar-se o porto. Relata ainda Frei Vicente a este respeito que: “[...] da fertilidade da Bahia, bons ares, boas águas e outras qualidades que tinha para ser povoada” (VICENTE, 1889, p. 40).

A relevância estratégica da Baía parece-nos assim ter sido evidente, já que a existência de colinas e acidentes geográficos a leste, permitiam uma boa fortificação da cidade e uma boa vigilância da costa. Além destes aspetos também as boas condições de porto e boas terras para o cultivo da cana de açúcar fizeram desta uma região atrativa.

Neste caso de estudo consideramos que existiam condições geográficas que permitiam o crescimento de uma grande cidade-porto, com características que se assemelhavam aos portos Europeus. O Recôncavo permitiu assim, pela existência de extensas restingas que protegiam a costa e de bons cursos fluviais com uma boa rede de lagoas, canais e mangues uma boa rede de navegação importante para o transporte da produção do açúcar (COUTO, 1997, p.27). Estas condições permitiam também uma grande área de expansão e proteção para as embarcações por oposição ao que ocorria nas ilhas, de dimensão bem mais pequena e desprotegidas sempre por um dos quadrantes e mais vulneráveis às ameaças naturais e humanas. Estas excepcionais características geográficas do recôncavo da Baía terão sido, sem dúvida, fatores importantes na escolha deste local para sede do governo-geral do Brasil, contudo o seu posicionamento central nas costas brasileiras foi um fator considerado uma vez que facilitavam as manobras de controle e socorro do território brasileiro. A tudo isto acresce o facto deste território ter estado votado ao abandono durante o governo de Francisco Pereira Coutinho, primeiro donatário, o que levou o rei a nomear Tomé de Sousa capitão da Bahia e governador geral do Brasil e assim ver efetivadas ações de povoamento. Este fica encarregue de escolher o melhor local para a fundação da sede do Governo-Geral e escolhe uma zona alta sobranceira a toda a barra devido ao seu posicionamento estratégico que proporcionava boas condições de defesa, proximidade do ancoradouro e com bom abastecimento de água potável (COUTO, 1987, p. 239-240).

Posicionada logo à entrada da barra, o primeiro local a ser utilizado para o assentamento e função de porto foi então a zona chamada de Vila Velha, mas rapidamente se veio a revelar pequena e limitada para a expansão da cidade e do seu porto não tendo prevalecido na longa duração como refere Pero Magalhães Gandavo: “Outra [povoação] está junto da barra, a qual chama, vila velha, que foy a primeira povoaçam que ouve nesta capitania. Depois Thomé de Souza sendo governador edificou a cidade do Salvador mais adiante meya legoa, por ser lugar mais decente & proveitoso pera os moradores da terra”

(GÂNDAVO, 1576, p.37). Aqui o uso do espaço levou à deslocação do porto e da cidade um pouco mais para Este, como diz Frei Vicente a este respeito “e assim edificou, povoou e fortificou a cidade, que chamou do Salvador, onde ela hoje está, que é meia légua da barra para dentro, por ser aqui o porto mais quieto, e abrigado para os navios” (VICENTE, 1879, p.41). Frezier, um engenheiro militar francês, diz em 1714 sobre Salvador “[...]na baía, aos pés da cidade está o porto onde os navios portugueses vêm ancorar, fechada a sul e a Oeste por um recife chamado de Alberto, onde se edificou um castelo na água chamado de ferradura pela sua forma arredondada [...]” (FREZIER, 1717, p. 294).

Tanto no Funchal como na Baía, a produção açucareira foi um dos grandes impulsionadores do crescimento portuário já que em ambas as povoações era necessário garantir o bom escoamento deste produto para os mercados europeus. Porém, na Baía de Todos os Santos, cuja economia de plantação se baseava principalmente no açúcar, mas também quanto ao tabaco (BETHELL, 1987, p. 39-66), operou-se um maior crescimento a partir do final do século XVI, transformando-se este porto no maior exportador do Atlântico Sul. A construção de diversos cais e pequenas fortificações junto aos engenhos posicionados ao longo do recôncavo foi essencial para garantir não só a defesa como o transporte das mercadorias (PINHO, 1982, p. 129-134) até Salvador. Já na cidade encontravam-se os edifícios da alfândega, armazéns, estaleiros, casas de mercadores entre outras estruturas de apoio enquanto no espaço aquático do porto os navios aguardavam para serem carregados para daí rumarem à Europa. Segundo Pero de Magalhães Gândavo, já em 1580 existiriam 40 engenhos só na Baía e 60 em todo o Brasil (SCHWARTZ, 1985, p. 19), expressando bem a importância desta atividade na Baía que absorvia, segundo estes números, mais de 65 por cento de toda a produção do Brasil. Além do açúcar, também o tráfico de escravos cresceu na Baía, associado à economia de plantação, acompanhando o aumento da produção açucareira e fazendo do porto de Salvador um dos maiores do Novo Mundo no tráfico de escravos (SCHWARTZ, 1985).

Relativamente a dados arqueológicos, não dispomos ainda de muita informação sobre a Baía que possam complementar a informação obtida a

partir de fontes escritas. Esta limitação é particularmente evidente no que se refere ao meio aquático e à orla costeira, uma vez que os trabalhos de levantamento da Baía não estão ainda publicados, sendo uma investigação em curso<sup>11</sup>. Contudo, dos dados já apresentados, podemos identificar alguns naufrágios concentrados na zona da dobra do Farol da Barra. No entanto, os resultados são, por agora, preliminares, havendo necessidade de se complementarem com mais dados.

## CONCLUSÃO

Esta breve análise sobre as primeiras percepções das paisagens do “Novo Mundo” e a escolha dos locais para os portos exige uma abordagem multidisciplinar e uma visão abrangente que integre diversos tipos de fontes. Neste projeto, ainda em curso, o objetivo é de um modo comparativo analisar o processo inicial de escolha nas paisagens não transformadas dos melhores locais para aí se instalar um núcleo de povoamento. Nos casos observados, diretamente relacionados com a função portuária, os núcleos originais culminaram com a afirmação de três cidades-porto do império português, Angra, Funchal e Baía de Todos os Santos. Recorrendo a fontes arqueológicas, históricas, cartográficas e geográficas, o nosso objetivo é entender como um primeiro olhar percecionou a paisagem natural e como se processou a escolha dos locais de abrigo para as embarcações e se desenvolveu a ligação entre mar e a terra.

Numa tentativa de sistematizar o tipo de descrições presente nos relatos sobre as primeiras abordagens, constatamos que os registos mais antigos obedecem ao mesmo padrão de análise e de seleção dos locais considerados com “valor” nas paisagens do “novo mundo”. Quanto a este tipo de fontes, sublinhe-se que estas, podendo incorporar o que teria sido a interpretação dos Europeus que primeiro avistaram aquelas terras foram, no entanto, escritas muito tempo depois dos

<sup>11</sup> Observa Baía, Disponível em: { [HYPERLINK "http://www.observabaia.ufba.br/pesquisas-e-producao/patrimonio-cultural-subaquatico/"](http://www.observabaia.ufba.br/pesquisas-e-producao/patrimonio-cultural-subaquatico/) }. Acesso em 30 mar. 2016.

acontecimentos narrados. Deste modo, nas crônicas de um Gaspar Frutuoso ou de um frei Vicente do Salvador, devemos pensar que os seus textos podem transmitir quer informações compiladas, e hoje desconhecidas, sobre aqueles eventos ou a reelaboração, por via de tradições locais, da cronologia e processos associados a esses momentos fundadores. Por outro lado, não podemos também esquecer que, além de fatores de ordem natural, outros terão influenciado a escolha das “boas” localizações para a instalação de um porto ou assentamento, tais como as conjunturas políticas e sociais, o papel dos atores sociais no local, como capitães de navios ou governadores, e a subjetividade de cada indivíduo que observou e registou a natureza observada, embora esta seja uma dimensão difícil, ou impossível, de restituir.

Nesta seleção de fontes, os referentes europeus são um norteador para a avaliação da paisagem na busca de sítios que satisfizessem os objetivos da fixação, sobrevivência, exploração e navegabilidade. Perante o tipo de relatos aqui apresentados julgamos poder identificar um critério ou mesmo considerar que existiu uma certa “metodologia” nas ações de reconhecimento das costas das ilhas em busca das suas potencialidades e de como poderiam ser exploradas eficazmente. Contudo, apesar da afirmação de que os locais ideais à satisfação dos objetivos de expansão passaram primeiro pela percepção empírica, só com a experimentação, ou seja, a posteriori, é que os portos se constituíram. Com efeito, foi somente o uso regular de um determinado espaço o que permitiu confirmar ou infirmar se este detinha as melhores condições para a função de porto, não havendo referentes prévios de qualquer outra ordem. Foi assim, por tentativa-erro, tanto na ocupação dos terrenos como na utilização dos espaços aquáticos, nas manobras com as embarcações, a forma como se foram definindo estes locais. No caso da Madeira, Machico aparentou ter a baía mais protegida e foi o local onde a primeira vila foi fundada, descrita como uma baía onde podiam “seguramente ancorar grossas e poderosas naus” (FRUTUOSO, 2005, Vol. II, p. 30). No entanto, com a continuidade da exploração da ilha e existência de uma baía mais ampla localizada a Oeste, veio a revelar-se mais vantajosa, ganhando assim o porto do Funchal preponderância em relação a Machico. O porto de Angra, por sua vez,

localizado na baía mais abrigada da ilha devido ao promontório aí existente, resultado do vulcão extinto do Monte Brasil, conferia-lhe um espaço abrigado de quase todos os quadrantes. Todavia, a baía revelou-se sempre extremamente vulnerável em caso de ocorrência de tempestades do quadrante Sul ao não permitir aos navios saírem nestas circunstâncias. O número de naufrágios aí registados é prova disso, um fator igualmente relevante para esta análise e que terá sido uma das causas para o declínio da importância do porto de Angra a partir de meados do séc. XVII, inícios do século XVIII, em detrimento de outros portos açorianos como a Horta ou Ponta Delgada. Por fim, **125** no caso da Baía, a Cidade Velha com a sua baía mais apertada iludiu os seus primeiros utilizadores, aparentando ser o local mais favorável para a função de porto. Contudo, as necessidades de um local mais protegido e mais dimensionado fez com que o núcleo populacional se deslocasse mais para o interior do Recôncavo.

Apesar das diferenças geográficas de cada um dos casos de estudo, o que concluímos desta análise é que qualquer um dos portos foi eleito devido à boa proteção que garantia às embarcações e que, apesar das atentas e cuidadas anotações dos primeiros exploradores sobre as potencialidades das suas paisagens, só o uso dos espaços e o crescimento populacional e económico ditaram o sucesso destes três portos revelando a importância que estes tiveram para o império português no quadro da expansão ultramarina da Época Moderna.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, J. C. 1930. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Edição da Sociedade Capistrano de Abreu, Livraria Briguiet.
- BETHELL, L. 1987. *Colonial Brazil*, London, Cambridge University Press.
- BLOT, M. L. 2003. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa, Ministério de Cultura, Instituto Português de Arqueologia.
- CALMON, P. 1949. *História da Fundação da Bahia*. Publicações do Museu do Estado.

Comemorativa da Fundação da Cidade de Salvador n.9. Bahia, Secretaria da Educação e Saúde.

CARITA, R. 1982. *A arquitectura militar na Madeira nos séculos XV a XVII*. Vol. I, Funchal, Lisboa, Secretaria Regional da Educação e Assuntos Culturais da Madeira.

CARITA, R. 1982. *Paulo Dias de Almeida, Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros, e a sua Descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827*. Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Direcção Regional dos Assuntos Culturais.

**126** CASTRO, E. de 1940. *Diario da navegação de Pero Lopes de Sousa: 1530 a 1532*. Comissão Brasileira dos centenários Portugueses, Vol. I.

CHOUZENOUX, C. 2011. *Caractérisation et Typologie du Cimetière des Ancres*. Tese (Mestrado em Arqueologia), Universidade Fernando Pessoa, Porto.

CORDEIRO, A. 1981. *Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*. Edição fac-similada da edição princeps de 1717, Secretaria Regional da Educação e Cultura, Angra do Heroísmo.

COUTO, J. A. 1997. *Construção do Brasil. Ameríndios, Portugueses e Africanos, do início do povoamento a finais de Quinhentos*. Lisboa, Edições Cosmos.

DOMINGUEZ, J. M. L. & BITTENCOURT, A. C. S. P. 2009. *Geologia*. In Baía de Todos os Santos Aspectos Oceanográficos, EDUFBA, Salvador, pp.29-63. Disponível em: <http://www.meioambiente.ba.gov.br/arquivos/File/Publicacoes/Livros/baia2009.pdf> Acesso em 11 Outubro 2014.

FRÉZIER, A. F.; HALLEY E.; BOWYER J. 1717. *Voyage to the South-sea, and along the coasts of Chili and Peru, in the years 1712, 1713, and 1714: particularly describing the genius and constitution of the inhabitants, as well Indians as Spaniards: their customs and manners; their natural history, mines, commodities, traffic with Europe, &c.* Jonah Bowyer (ed.), London.

FRUTUOSO, G. 2005. *Saudades da Terra* (6 vols.). Ponta Delgada (Açores): Instituto Cultural de Ponta Delgada.

GÂNDAVO, P. M. 1576. *Historia da prouincia*

sa[n]cta Cruz a que vulgarme[n]te chamamos Brasil, Impresso em Lisboa, - Biblioteca Nacional Digital. (n.d.). Acesso em 24 de julho de 2016 de <http://purl.pt/121>.

GREGÓRIO, R. D. 2007. *Terra e fortuna: os primórdios da humanização da Ilha Terceira (1450?-1550)*. Lisboa, Centro de História de Além-Mar.

LINSCHOTEN, J. H. van. 1997. *Itinerário, viagem ou navegação para as Índias orientais ou portuguesas*. Edição de POS, A. & LOUREIRO, R., Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

MAGALHÃES, J. R. 2000. Baía de Todos os Santos: aspectos oceanográficos. *Revista USP*, **45**: 26-37,.

MITCHELL-THOMÉ, Raoul C. 1976. *Geology of the Middle Atlantic Islands*. Berlin, Stuttgart, Borntraeger.

MONTEIRO, P. 2000. *A Carta Arqueológica Subaquática Dos Açores: Metodologia, Resultados e Sua Aplicação na Gestão do Património Subaquático da Região Autónoma dos Açores*. In 3o Congresso de Arqueologia Peninsular: UTAD, Vila Real, Portugal, setembro de 1999, p. 497-524.

NAVARRETE, M. F. de. 1923. *Viajes de Américo Vespucio*. Madrid, Calpe.

OLIVEIRA, A. G. S.; JESUS, A. C.; MIRANDA, S. B. 2006. *Estudo Geológico – Geotectónico dos solos expansivos da Região do Recôncavo Baiano*.

OLIVEIRA, N. K. M. 2012. *Os portos na ilha de São Miguel (séculos XVI-XIX)*. Tese (Mestrado em História Insular) Universidade dos Açores, Ponta Delgada.

PINHO, W. 1982. *História de um Engenho do Reconcâvo*. Companhia Editora Nacional, São Paulo.

RODRIGUES, J. D. 2012. “A Experiência Insular Modelos Políticos e Sociais na Primeira Modernidade”, In: *Histórias Atlânticas. Os Açores na primeira modernidade*. CHAM, Ponta Delgada.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. 1998. *The Portuguese Empire, 1415-1808: A World on the Move*. Baltimore-Londres: The Johns Hopkins University Press, p.18.

- SALVADOR, Fr. V. 1879. *História do Brasil: 1500-1627*. Rio de Janeiro: Publicação da Bibliotheca Nacional.
- SCHWARTZ, S. B. 1985. *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835*. Cambridge, New York, Cambridge University Press.
- SILVA F. A. da, MENESES, C. A. de & SERRÃO J. 1984. *Elucidário Madeirense*, Vol. I-III. Funchal, Dir. Regional dos Assuntos Culturais.
- ZBYSZEWSKI, G., MEDEIROS, A.C., FERREIRA, O.V. & ASSUNÇÃO, C.T. 1971. *Carta Geológica de Portugal, na escala 1/50 000. Notícia explicativa da folha Ilha Terceira (Açores)*. Serviços Geológicos de Portugal, p. 43.

